

## **Ideenworkshop zur Machbarkeitsstudie für den Radschnellweg Elmshorn-Hamburg**

### **Abschnitt Halstenbek - Hamburg**

Goethe-Gymnasium Hamburg-Lurup, 1. Oktober 2019

## **1. Begrüßung und Ablauf**

Johannes Gerdemann, Leiter des Dezernats Wirtschaft, Bauen und Umwelt im Bezirksamt Altona, und Dr. Susanne Elfferding, Projektkoordinatorin der Metropolregion Hamburg, begrüßen die Anwesenden in der Aula des Goethe-Gymnasiums. Sie betonen die Bedeutung der Förderung des Radverkehrs im Hamburger Raum und stellen die Herausforderung heraus, im dicht bebauten Bereich mit dem Radschnellweg ein neues Angebot für den Radverkehr zu schaffen, um insbesondere den Anteil derjenigen zu steigern, die mit dem Fahrrad zur Arbeit oder zu Freizeitorten unterwegs sind. Sie wünschen der Runde einen produktiven Austausch und hoffen auf wichtige Hinweise für die Planenden.

Markus Franke vom Planungsbüro ARGUS Stadt und Verkehr schickt zunächst eine kleine Umfrage unter den Teilnehmenden voraus, aus der hervorgeht, dass diese vor allem aus Personen besteht, die häufig Fahrrad fahren und aus Verbänden oder der Politik kommen. Daran anschließend erläutert er den Ablauf des Abends: Nach einem Inputvortrag sollen sich die Teilnehmenden auf Arbeitsgruppen verteilen, in denen sie an einer Karte zum Untersuchungsraum arbeiten sollen, der an diesem Abend vor allem den Hamburger Teil des Korridors umfasst (nachdem bereits im September eine entsprechende Veranstaltung zum Korridorbereich in Schleswig-Holstein stattgefunden hat). Dort soll es neben konkreten Hinweisen und Einschätzungen der vorgeschlagenen Varianten auch um eine Abstimmung über die möglichen Kriterien bei der Wahl einer Trasse gehen.

## **2. Input-Vortrag zu Radschnellwegen und dem Korridor Elmshorn-Hamburg**

Den Inputvortrag übernimmt Dr. Philip Engler, ebenfalls Projektmitarbeiter aus dem Büro ARGUS Stadt und Verkehr. ARGUS ist gemeinsam mit Royal Haskoning aus den Niederlanden und Copenhagenize aus Dänemark mit der Erstellung der Machbarkeitsstudie beauftragt. Philip Engler erläutert zunächst, dass hinter dem Thema Radschnellwege vor allem der Gedanke steht, Radfahrenden eine neue Qualität der Infrastruktur zu bieten, die ein zügiges und möglichst störungs- und konfliktfreies Fahren ermöglicht und damit die Streckenlänge erhöht, die potentiell zurückgelegt werden kann. Damit sollen insbesondere Berufspendler angesprochen und zu einer häufigeren Nutzung des Fahrrads angeregt werden.

Die aus diesen Grundüberlegungen resultierenden Radschnellwege sollten laut den Vorgaben der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) mindestens vier Meter breit sein, um vier Fahrrädern ein gleichzeitiges Überholen und Begegnen zu ermöglichen. Neben separat geführten Radwegen, möglichst mit parallel geführten Fußwegen, kommen dabei verschiedene Führungsformen wie Radfahrstreifen (mind. 3 m breit) oder Fahrradstraßen infrage. Die Kreuzung mit übergeordneten Verkehrsstraßen oder Bahnstrecken sollte dabei mit möglichst geringen

Wartezeiten für die Radfahrenden verbunden sein, idealerweise planfrei mittels Unterführungen oder Brücken. Im Anschluss an diese grundsätzlichen Erläuterungen werden Fotos existierender Radschnellwege gezeigt, unter anderem der des eRadschnellwegs in Göttingen,, des RS1 im Ruhrgebiet oder des RijnWaalpad zwischen Nijmegen und Arnheim in der niederländischen Provinz Gelderland.

Im zweiten Teil seines Vortrags geht Philip Engler auf den Korridor Elmshorn-Hamburg ein. Dieser ist einer von insgesamt neun geplanten Radschnellwegen auf dem Gebiet der Metropolregion Hamburg (siehe Abbildung 1).

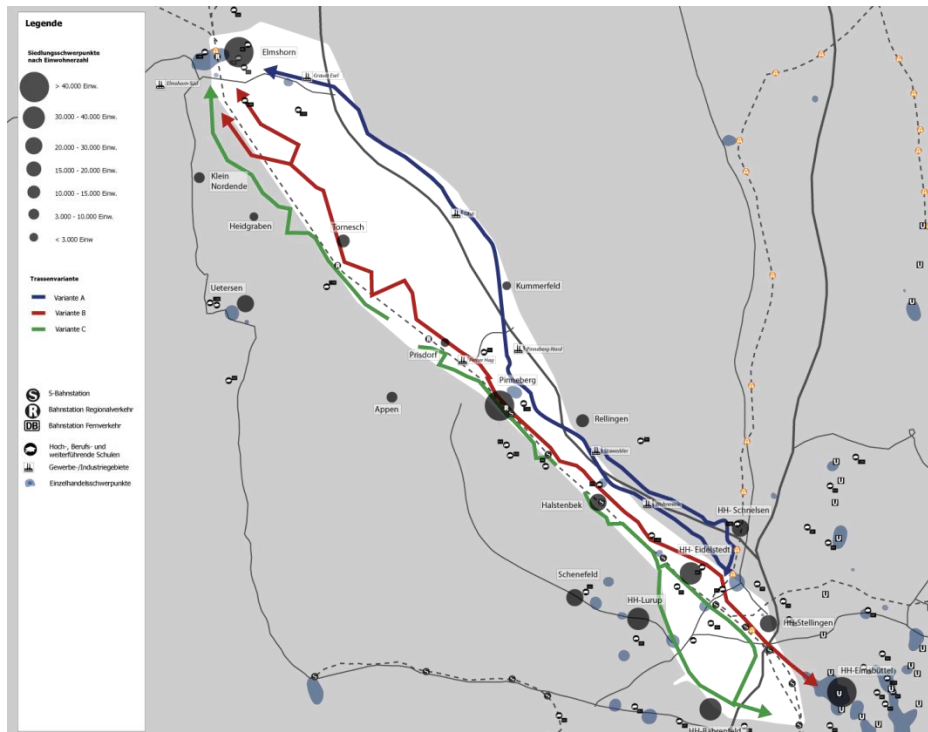


**Abbildung 1: Übersicht Radschnellnetz der Metropolregion Hamburg (Quelle: MRHH)**

In einer Potenzialanalyse wurden 2017 erstmals mögliche Trassen identifiziert und Kriterien zur Trassenauswahl umrissen. Die darauf basierenden Machbarkeitsstudien werden zu 80% von der Metropolregion Hamburg gefördert. Die Bearbeitung erfolgt in der Verantwortung der beteiligten Kommunen, die Projektkoordination obliegt der Geschäftsstelle der Metropolregion Hamburg. Für den Korridor Elmshorn-Hamburg fungiert der Kreis Pinneberg als Auftraggeber. Das Projekt ist auf zwei Jahre angelegt, wobei im ersten Teil aus den verschiedenen Trassenvarianten eine Vorzugsvariante ermittelt werden soll, die dann im zweiten Teil bezüglich ihrer Streckenführung und möglicher Ausbaubedarfe zu konkretisieren ist. Anschließend wird in die konkrete Planung einzelner Abschnitte eingestiegen, wobei Fragen der Gestaltung und der Trägerschaft derzeit in einem gesonderten Projekt übergreifend für die gesamte Metropolregion ausgearbeitet werden. Mit dem Bau erster Abschnitte dürfte dann in der Mitte der 2020er Jahre zu rechnen sein.

Des Weiteren stellt Philip Engler die Ergebnisse der im Januar/Februar 2019 durchgeführten Online-Befragung vor, erläutert die von ARGUS durchgeführte Raumstrukturanalyse sowie die

darauf aufbauend entwickelten Grobvarianten (siehe Abbildung 2). Diese führten von Elmshorn Richtung Hamburg entlang der Bundesstraße 5 parallel zur A23 (A-Variante) sowie zu beiden Seiten der Bahnlinie (Variante B nordöstlich, Variante A südwestlich).



**Abbildung 2: Grobvarianten zur Trassenführung im Korridor Elmshorn-Hamburg (Quelle: ARGUS)**

Im weiteren Prozess der detaillierten Betrachtung dieser Varianten wurde die Variante A nicht weiter verfolgt, da sie zu weit von den wichtigsten Siedlungsbereichen verläuft und entlang der Hauptverkehrsstraße wenig attraktiv geführt werden könnte. Somit verbleiben die Varianten B und C. Diese stellt Philip Engler im Folgenden zunächst im Überblick für die Abschnitte zwischen Elmshorn und Halstenbek vor sowie im Detail für den Abschnitt von Halstenbek bis ins Hamburger Stadtgebiet, unter Benennung möglicher Engstellen und Herausforderungen sowie einer vorläufigen Bewertung durch das Planerteam. Im Bereich Altona sind für die C-Variante noch drei Untervarianten in der Betrachtung, die auch teilweise mit Gabelungen zur B-Variante im Bezirk Eimsbüttel gedacht werden können.

Im Anschluss an den Vortrag haben die Anwesenden Gelegenheit, Fragen zu stellen bzw. allgemeine Anmerkungen zu geben. Dabei wird aus dem Publikum nach dem weiteren Vorgehen und dem Zeitplan sowie nach der geplanten Trägerschaft des Radschnellwegs gefragt. Philip Engler erläutert, dass diese Frage im Zuge des Dachprojekts geklärt würde und es dazu noch keine Ergebnisse gebe. Der Zeitplan sehe einen Abschluss der Machbarkeitsstudien Mitte 2020 vor, erste Fertigstellungen von Teilabschnitten der Trasse seien für die Mitte der 2020er Jahre zu erwarten.

### 3. Arbeit in Kleingruppen

Im zweiten Teil der Veranstaltung sind die Teilnehmenden dazu aufgerufen, sich auf zwei Arbeitsgruppen aufzuteilen, um dort im Detail über die vorgeschlagenen Varianten für eine mögliche Vorzugstrasse des Radschnellwegs im Abschnitt Halstenbek-Hamburg zu diskutieren. Der Arbeit an den aushängenden Kartenausschnitten wird dabei jeweils eine allgemeine Diskussion über die Frage vorangestellt, welche Kriterien bei der Beurteilung von Trassenvarianten die stärkste Gewichtung erfahren sollten. Neben der Sammlung der Kriterien gewichteten die Teilnehmenden jeder Gruppe diese Kriterien durch die Vergabe von Klebepunkten (siehe Anhang 1). Über beide Arbeitsgruppen hinweg werden die in Abbildung 3 aufgeführten Aspekte genannt und bepunktet.

Kriterium	Punkte
<b># Wegeführungen</b>	<b>34</b>
Frei von Hindernissen/Kreuzungsfrei, „Grüne Welle“, keine hohen Zeitverluste	11
Konflikt-/störungsfrei	6
direkte Verbindung	5
hohe Dauergeschwindigkeit	4
getrennt vom Kfz-Verkehr	3
grün, abwechslungsreich	2
möglichst wenig Kontakte zwischen Rad/Fußgängern	1
Bahnflächen nutzen	1
Keine vorhandene Strukturen	1
<b># Anbindung</b>	<b>10</b>
Führung Richtung Innenstadt	7
siedlungsnah; Anbindung der Menschen	3
<b># Ausstattung</b>	<b>8</b>
Guter, ebener Belag	4
Beleuchtung	1
ausreichende Breite	1
überdacht	1
Service (Luftpumpen, etc.)	1
<b># Sonstiges</b>	<b>5</b>
Soziale Sicherheit	1
Winterdienst	1
Energetisches Konzept	1
Beschilderung/Wegweiser	1
Sichtbarkeit im Stadtraum	1

**Abbildung 3: Zusammenfassung der genannten Kriterien und ihrer Gewichtung**

Im nächsten Schritt wenden sich die Arbeitsgruppen den Kartendarstellungen zu und diskutieren über Vor- und Nachteile einzelner Varianten sowie äußern weitere Ideen oder Anmerkungen. Da sich die Diskussionen in beiden Arbeitsgruppen inhaltlich sehr stark ähneln, werden sie an dieser Stelle gemeinsam dokumentiert.

In beiden Arbeitsgruppen wird bei der Abwägung zwischen den Varianten B und C insbesondere diskutiert, wo der Radschnellweg sein Ziel haben sollte. Die Antwort wird eher im Bereich Innenstadt gesehen, auch wenn Altona/Bahrenfeld ebenfalls als wichtig erachtet wird. Die Bereitschaft der Radfahrenden Richtung Innenstadt, über Bahrenfeld einen Umweg in Kauf zu nehmen, wird in Frage gestellt. Im Ergebnis wird die B-Variante ab Stellingen als Vorzugsvariante oder zumindest als notwendiger Teil einer Gabelung des RSW eingeschätzt. Nördlich wird die C-Variante favorisiert. Der Verknüpfungspunkt im Bereich Stellingen wird kontrovers diskutiert, da der bestehende Tunnel an der S-Bahn nur dann als gut erachtet wird, wenn keine Spiele oder Konzerte in den Arenen stattfinden. Als mögliche Alternativen werden eine Fahrstreifenreduzierung im Binsbarg oder eine größere Umfahrung über die Unterführung Reichsbahnstraße und das Gewerbegebiet östlich der Gleise genannt.

Im Detail werden zu Variante B folgende Aspekte gesammelt und diskutiert:

- + alternative Führung über Randstraße/Warnstedtstraße; Voraussetzung Entschärfung der Situation, bspw. durch Einbahnstraße+Tempo30
- + Anschlusspunkt zur Veloroute im Bereich Langenfelder Damm
- + alternativ Weiterführung entlang der Bahn im Bereich Langenfelde (Postgleis) bis zum Diebsteich
- + Tangentiale Richtung Osten entlang Güterumgehungsbahn mitdenken

Zu Variante C werden folgende Aspekte gesammelt und diskutiert:

- + Ausschluss des Durchgangsverkehrs im Bereich Heideweg/Sumpfweg (Schleichweg bei Stau auf der A23)
- + Änderung der Trassenführung im Bereich Krupunder: vom Friedrichshulder Weg über Limosenweg und Sumpfweg zum Heideweg, nicht Friedrichshulder Weg mit seiner 90°-Kurve folgen
- + Beleuchtung zur Erhöhung der sozialen Sicherheit? (Beleuchtung Friedrichshulder Weg)
- + Brücke über Elbgaustraße am Anschlusspunkt Friedrichshulder Weg (Pflicht!)
- + Fangdieckstraße: roter Belag, kein Durchgangsverkehr (wie bei Beispiel aus den Niederlanden)
- + Lösung für die Querung Reichsbahnstraße nötig
- + Männerwohnheim nördlich Bahnhof Stellingen, Thema Sicherheit/Angstraum
- + Brücke über Binsbarg ausbauen (breite Brücke, breite Rampen)

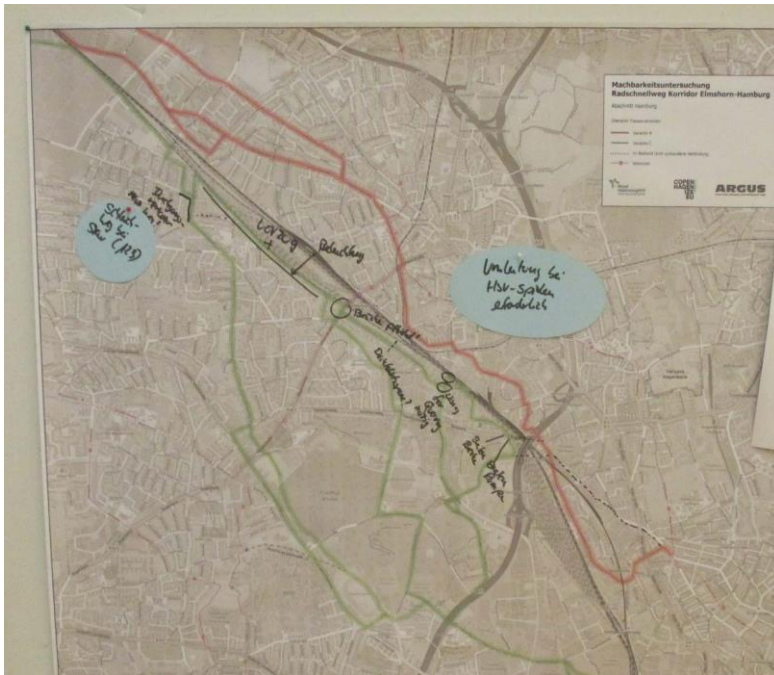
Grundsätzlich wird den Betrachtungen zugrunde gelegt, dass der Radschnellweg möglichst direkt verlaufen sollte, während die Erschließung der Wohngebiete durch das Veloroutennetz gewährleistet werde. Direktheit wird dabei als „Schnelligkeit“ verstanden, die nicht alleine mit der km-Länge zusammenhänge, sondern auch mit möglichen Zeitersparnissen durch weniger Knotenpunkte oder weniger umständliche Führungen.

Als generelle Forderung wird genannt, bei der Anlage eines Radschnellwegs immer auch mögliche Restriktionen für den Kfz-Verkehr mitzudenken. Im untergeordneten Netz sollte der Radverkehr immer bevorzugt sein.

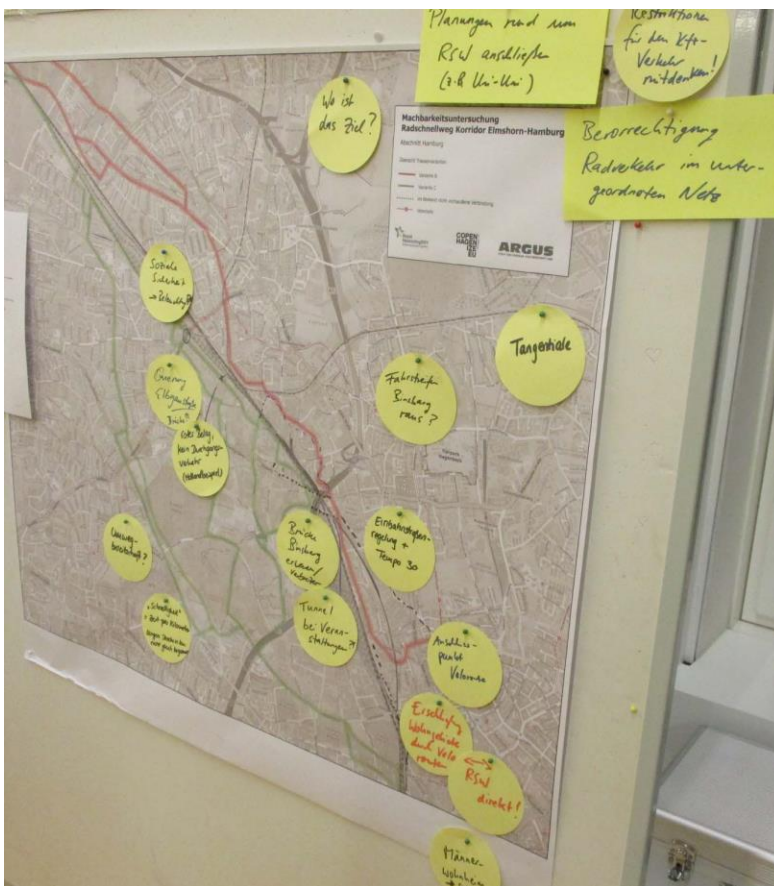
Außerdem wird gefordert, die unterschiedlichen Planungen rund um den Radschnellweg entsprechend anzuschließen und einzuplanen (z.B. eine Verbindung der verschiedenen Uni-Standorte).

Alle Anmerkungen und Eintragungen in die ausgehängten Karten zeigen die Abbildung 4 und 5.





**Abbildung 4: Ergebnis der Diskussion der Arbeitsgruppe 1**



**Abbildung 5: Ergebnis der Diskussion der Arbeitsgruppe 2**

## 4. Vorstellung im Plenum und Abschluss

Nach einer kurzen Pause werden die Diskussionen und Ergebnisse aus den beiden Arbeitsgruppen jeweils von Mitgliedern dieser Arbeitsgruppen im Plenum vorgestellt (siehe Abbildung 8). Hier zeigt sich die hohe Übereinstimmung in den Diskussionspunkten und den -ergebnissen zwischen beiden Arbeitsgruppen, weshalb sich kein weiterer Diskussionsbedarf mehr ergibt.



**Abbildung 8: Vorstellung der Arbeitsgruppenergebnisse im Plenum**

Abschließend bedankt sich Markus Franke für die Teilnahme an der Veranstaltung. Er verweist darauf, dass die Ergebnisse in einer online abrufbaren Dokumentation zusammengefasst und in den weiteren Ausarbeitungen im Rahmen der Machbarkeitsstudie Berücksichtigung finden. Er hofft auf ein anhaltendes Interesse der Teilnehmenden am weiteren Prozess. Auch Hartmut Teichmann, zuständiger Projektleiter beim Kreis Pinneberg, und Dr. Susanne Elfferding bedanken sich für die Teilnahme und verabschieden die Teilnehmenden.

**Anhang 1: Gesammelte und bewertete Kriterien zur Bewertung von Trassenvarianten in den Arbeitsgruppen**

